



요약

- 정부는 ‘대체부품 인증제도’를 시행하는 등 인증대체부품 활성화를 위한 노력을 지속하였으나 현재까지 큰 성과가 나타나지 않음
 - 2015년 정부는 자동차관리법을 개정하여 ‘대체부품 인증제도’를 도입하였고, 범정부 종합대책(‘17. 9. 7)을 실시하여 수요(품질인증부품 사용 특별약관)와 공급측면(품질인증부품 민간 자율인증제도 등)을 아우르는 활성화 대책을 실시하였음
 - 그러나 2020년 기준으로 자동차보험에서 품질인증부품이 사용된 건수가 총 13건, 총 환급금액은 약 723만 원 정도에 그침
- 이처럼 인증대체부품 사용 활성화 실적이 미미한 것은 홍보, 수요, 공급 측면에서 기존 제도의 결함이 존재하기 때문으로 판단됨
 - 홍보 측면에서 인증대체부품에 대한 소비자의 낮은 인지도가 여전한 것으로 조사됨
 - 수요 측면에서 부품사용시장 중 규모가 가장 큰 자동차보험 사고처리시장에서 차량단독사고에 국한되어 사용되는 품질인증부품 사용 특별약관의 실효성이 낮기 때문으로 판단됨
 - 공급 측면에서 국산차의 경우에 디자인보호권이 여전히 공급 확대의 걸림돌로 작용하고 있음
- 따라서 현 인증대체부품 활성화 정책의 미비점을 보완하기 위하여 다음과 같은 제도 개선을 제안함
 - 홍보 측면에서 대체부품이라는 용어를 ‘품질인증부품 등’ 긍정적 이미지를 가진 용어로 변경할 필요가 있으며, 표시광고법령 개정을 통해 제작사의 부당한 표시·광고를 자제하게 하고, 보험회사 및 부품회사 등의 이해관계자들이 지속적으로 인증대체부품의 품질이 OEM부품과 동일하다고 홍보할 필요가 있음
 - 수요 측면에서 차대차 충돌사고 수리 시에 실손보상원칙에 따라 감가상각을 적용하되 인증대체부품을 사용하는 경우에는 이에 갈음하는 것으로 표준약관 등을 개정할 필요가 있음
 - 공급 측면에서 디자인권 제한 대상부품 선정을 통한 1차 협력업체, 인증부품 제조업체 등 다양한 이해관계자를 만족시킬 수 있는 법 개정이 필요하다고 판단됨
- 인증대체부품 활성화는 중소기업업체들의 경쟁력 강화를 통한 경기진작, 비용절감을 통한 자동차보험 효율화 등의 긍정적 효과가 기대되므로, 정부와 관련 업계는 인증대체부품 활성화를 위해 지속적인 노력을 기울여야 할 것임

1) 본 자료는 김병욱 국회의원, 김윤덕 국회의원, 이정문 국회의원(이상 정무위), 신영대 국회의원(산업통상위), (사)녹색소비자연대(한국협약회), 한국자동차부품협회가 공동으로 주최하고, 보험연구원이 주관한 「품질인증부품 활성화를 위한 개선 방안 토론회」(2020.12.4)에서 발표된 내용을 근거로 하여 작성한 것임



1. 서론

- 정부는 OEM부품(일명, '순정부품') 사용에 따른 자동차 부품비용 증가를 억제하고 중소부품업체의 매출 확대를 통한 경쟁력을 강화하기 위해 2015년 '대체부품 인증제도'를 법제화하고, 후속조치로 인증대체부품 활성화 종합대책을 발표하였으나 인증대체부품 수리실적은 미미한 것으로 나타남
 - 수리비 및 보험료 절감을 통한 소비자 편익 증대와 함께 국내 자동차 부품산업의 발전을 위해 '대체부품 인증제도'를 법제화함(자동차 관리법 제30조의5 '14. 1. 7 개정, '15. 1. 8 시행)
 - 법제화에도 불구하고 그 효과가 미미한 것으로 나타나자 정부에서는 다양한 조치내용을 담은 인증대체부품 활성화 종합대책('15. 11. 11, '17. 9. 7)을 추가로 발표함
 - 이러한 정부의 노력에도 불구하고 인증대체부품을 사용하여 수리한 실적은 미미한 상황이고, 인증대체부품 활성화를 위해 해결해야할 과제가 여전한 것으로 판단됨
- 이처럼 인증대체부품 활성화가 부진한 이유는 인증대체부품 시장에 구조적 장애요인이 여전히 존재하는 것으로 판단되므로, 본 보고서에서는 인증대체부품 시장의 여러 장애요인을 다시 한 번 살펴보고 인증대체부품 활성화를 위한 제도 개선을 제안하고자 함



2. 추진경과

- 인증대체부품은 자동차관리법 제30조의5제4항에 따라 대체부품 중에서 민간인증기관으로부터 인증받은 대체부품을 의미함
 - 자동차부품의 유형은 자동차관리법(국토교통부), 친환경산업법(산업부), 자동차자원순환법(환경부)에 의거하여 구분되며, 사용목적에 따라 관리되고 있음(표 1) 참조)
- 인증대체부품은 제작사가 인증한 OEM부품과 성능면에서 거의 동일하여 자동차 부품비용 억제와 중소 자동차부품업체 경쟁력 확대 효과가 있지만, 널리 활용되지 않고 있어 정부는 정책적으로 동 부품사용 활성화를 위하여 다각적인 노력을 해 옴
 - 정부가 2015년과 2017년 관계부처 합동으로 발표한 자동차 인증대체부품 활성화 종합대책에는 수요 측면(품질인증부품 사용 특별약관)과 공급 측면(품질인증부품 민간 자율인증제도 등)을 아우르는 다양한 방안이 포함됨
 - 대책 중에서 특징적인 것으로는 ① 무상보증수리 거부 금지, ② 보험상품 개발, ③ 부품가격공개제도 개선, ④ 대상 품목을 88개 품목으로 확대, ⑤ 디자인권 문제해결을 위해 디자인 실시권 계약 또는 디자인 행사자제 서약 유도,

⑥ 해외 성적서 인정, ⑦ 시험기관 확대(당시 1개를 다수로 확대), ⑧ 홍보강화 등이 있음

- 종합대책 이후 디자인권 측면(보호기간: 20년)에서 국토교통부(2017. 9. 7)는 자동차 업계를 대표하는 '한국자동차 산업협회', 자동차 부품업체를 대표하는 '한국자동차부품협회'와 인증대체부품 생산 확대를 유도하고, 활성화할 수 있는 상호협력을 위한 업무협약(MOU)을 체결하여 자동차부품에 설정된 디자인권의 보호 수준에 대한 상호 협의의 기반을 마련함
- 수요 측면에서 금융감독원과 보험개발원 및 보험업계는 자기차량 손해담보에 가입한 소비자가 인증대체부품으로 수리할 경우 OEM 부품가격의 25%를 소비자에게 환급하는 특별약관을 출시('18. 2)하여 시행함

〈표 1〉 부품의 구분

부품 유형	제작부품 (OEM부품)	대체부품	인증대체부품	튜닝부품	재제조부품	재활용부품
관련 부처	국토부				산업부	환경부
관련 법령	자동차관리법				친환경 산업법	전자제품등 자원순환법
관리 (인증) 제도	제30조의2 자동차부품 의자기인증	제30조의5제1항 출고자동차 장착부품대체	제30조의5제4항 대체부품의 성능품질인증	제34조의2 튜닝자동차의 안전성확보	제22조 환경설비 및 재제조제품의 품질인증	제26조 폐자동차의 재활용방법등

자료: 녹색소비자연대전국협의회·한국자동차부품협회(2020), 「품질인증부품제도 도입 및 활성화 방안 연구보고서」, p. 17

- 이러한 정부의 노력에도 불구하고 국산차를 대상으로 한 인증대체부품 출시는 제한적이며, 자동차보험사고 보상에서 인증대체부품이 활용된 것은 2020년 10월까지 13건에 불과하여 활성화 정책의 효과가 미미한 것으로 나타남
- '대체부품 인증제도'가 시행된 2015년, 인증대체부품이 출시된 건은 2건(BMW5용 좌우 헨다, 대만 TYG社)에 불과했으며, 2020년 11월말 현재 인증대체부품 총 1,233개 중 국산차의 인증대체부품은 외장부품이 10개, 기능·소모성부품이 118개에 불과한 것으로 나타남
 - 수요 측면을 보더라도 품질인증부품²⁾ 사용특별약관이 도입된 이후 2020년 10월 현재까지 동 특별약관이 적용된 건수는 총 13건에 그쳤으며, 동 13건은 모두 외산차에 국한됨

2) 자동차관리법상 인증대체부품에 해당되는 용어이며, 동 법률과 다르게 보험권에서는 품질인증부품이라고 명칭을 사용함



3. 문제점

○ 홍보 측면에서 인증대체부품에 대한 낮은 인지도와 정비업체의 소극적 권유 등이 인증대체부품 수요확대의 걸림돌이 되고 있음

- 녹색소비자연대의 설문조사를 보면, 응답자의 약 11.2%가 인증대체부품에 대해 전혀 알지 못하며, 알고 있다고 응답한 소비자는 전체의 약 20.5%에 지나지 않은 것으로 나타남

〈표 2〉 품질인증부품 제도 인지도

(N=1,000)

구분	사례 수(명)	%
전혀 모른다	112	11.2
모른다	293	29.3
보통이다	390	39.0
알고 있다	193	19.3
잘 알고 있다	12	1.2
평균(5)	2.70	

자료: 녹색소비자연대(2020. 12), 「품질인증부품제도 도입 및 활성화 방안 연구보고서」, p. 116

- 또한 정비업체는 고객에게 인증대체부품 사용 및 『품질인증부품 사용 특별약관』을 사용하도록 권유하지 않는 경향이 있으며, 이는 인증대체부품보다는 OEM부품을 사용하여 수리하는 경우에 더 큰 이익을 얻을 수 있기 때문인 것으로 알려져 있음

○ 수요 측면에서는 『품질인증부품 사용 특별약관』 적용대상 사고가 자기차량손해사고의 일방과실사고 및 차량단독사고에 국한되는 등 적용대상사고가 일부 사고에 한정되어 인증대체부품 수요확대에 큰 도움이 되지 못했다고 판단됨

- 자동차사고의 경우 차대차 충돌사고에 따른 쌍방과실이 있는 경우이거나 대물배상사고인 경우가 많으므로, 특약의 적용범위를 자기차량손해사고의 일방과실사고 및 차량단독사고로 한정하는 것은 특약 적용대상 범위를 협소하게 함
- 또한 『품질인증부품 사용 특별약관』의 적용대상이 되는 자기차량손해담보 가입률이 2018년 기준으로 68.2%에 불과하므로, 자기차량손해담보 미가입자인 약 32.8%는 동 특별약관의 적용대상이 되지 못하는 효과가 있음
- 자기차량손해담보를 가입하지 않은 자동차는 대체적으로 연식이 오래된 자동차인데, 이들 차량의 경우 차대차 충돌 사고에서 상대방 차량의 대물배상담보로 부품을 수리를 할 가능성이 높음

〈표 3〉 자동차보험 자기차량손해담보 부보율³⁾

구분	개인용 및 영업용	영업용	합계
부보율	72.4%	7.9%	68.2%

자료: 보험개발원(2018), 「월말보고서」

- 한편 사고당사자가 모두 피해자가 되는 현 대물배상 사고책임제도 때문에 대물배상사고에서도 품질인증부품이 사용되지 않는다는 점은 품질인증부품 수요 창출면에서 큰 결함으로 판단됨
 - 두 차량 사이에 쌍방과실이 존재한다면, 두 차량의 소유자는 피해자가 되고 쌍방과실이 아닌 일방과실이더라도 배상 받아야 하는 자동차 소유자는 피해자가 되어 피해자의 권리로서 상대방 보험회사에게 OEM부품 수리를 요구하는 것이 현재의 관행임
- 공급 측면에서는 2017년 9월 완성차업체가 품질인증부품에 대해서 디자인권 침해 소송을 제기하지 않기로 한 구두협약에 법적 효력이 없어 중소부품업체의 인증대체부품 공급에 곤란을 겪고 있음
 - 2017년 국토교통부, 자동차산업협회, 한국자동차부품협회 간 체결된 구두협약은 무상보증수리 거부 금지 및 디자인권 문제를 해결하기 위해 디자인실시권 계약을 체결하는 대체부품, 특히 국산자동차 대체부품 공급의 걸림돌을 일부 해소하는데 기여할 것으로 예상되었음
 - 그러나 디자인보호법에 대한 개정방안 대신 업무협약을 체결함으로써 법적 효력이 없어 중소부품업체 참여는 저조한 실정이며, 특히 업무협약(MOU)에도 불구하고 국산차 대체부품의 해외수출이 금지되고 있어 중소 자동차부품 업체의 시장 확대가 어려움
- 인증대체부품 시장의 문제점을 요약해 보면 인증대체부품 공급 여건은 어느 정도 갖추어져 있으나, 홍보 및 수요 부족이 공급을 촉진하지 못하고 있는 것으로 판단됨
 - 새로운 유형의 자동차(전기차, 자율주행자동차, 수소차 등)의 등장으로 대형 자동차제작사가 선단식으로 끌고 가던 자동차부품산업의 환경이 변화될 조짐을 보이고 있으며, 인증대체부품 사용을 촉진하려는 정부 등의 노력으로 인증대체부품 공급의 걸림돌은 점차 줄어들고 있는 것으로 판단됨
 - 그러나 소비자의 인증대체부품에 대한 낮은 인식과 자동차보험제도에서 OEM부품을 사용하여 수리하는 관행 등은 인증대체부품 사용 확대의 걸림돌로 작용하고 있다고 판단됨
 - 따라서 향후 품질인증부품 사용 확대를 위한 제도 개선 방향은 소비자의 수요를 높일 수 있는 부문과 더불어 공급 측면에서 추가 진입장벽 완화를 위한 노력이 필요하다고 판단됨

3) 자동차보험 담보 가입대수를 전체 자동차 등록대수로 나눈 값임



4. 개선방안

- 대체부품이라는 용어에 대한 소비자의 부정적 인식을 줄이기 위하여 기존 대체부품이라는 용어를 ‘품질인증부품 (또는 인증품) 등’의 다른 용어로 변경할 필요가 있음
 - 소비자가 OEM부품의 대척점에 있는 부품을 인증대체부품으로 인식하고 있는데, 인증대체부품은 OEM부품과 우열 관계가 아닌 상호대등한 관계라는 인식제고를 위해 용어 변경이 필요함
 - 대체부품에 대한 소비자의 부정적 인식은 자동차제작사가 OEM부품을 ‘순정부품’이라는 용어로 표시·광고함에 따라 품질인증부품은 비(非)순정부품이고 품질에 하자가 있다는 오해를 유발한 결과로 판단됨
 - 이러한 문제를 바로잡기 위하여 표시광고법령 개정을 통해 소비자의 오인을 유발하는 일체의 광고가 부당한 표시·광고에 해당한다는 취지를 명확히 규정할 필요가 있다고 판단됨
 - ‘보험회사 등’, ‘인증대체부품 공급자’, ‘정부’가 인증대체부품이 OEM부품과 동일한 품질의 제품이라는 것을 다각적, 지속적으로 홍보할 필요가 있음
- 또한 차대차 충돌사고 수리 시 실손보상의 원칙에 따라 부품비가 책정되도록 대물배상담보 약관을 개정할 필요가 있음
 - 현재 차대차 충돌사고 시 OEM부품을 사용하여 수리해주는 것이 관행이나 이는 실손보상의 원칙에 부합하지 않은 것이며, 특히 연식이 오래된 자동차일수록 실손보상의 원칙과 괴리가 커져 많은 부작용이 나타날 수 있음
 - 따라서 대물배상 표준약관을 개정하여 차대차 충돌사고에는 실손보상의 원칙에 따라 감가상각을 고려하여 수리부품비를 책정하여 지급하고, 다만 품질이 OEM부품과 동일한 인증대체부품을 사용하여 수리하는 경우에는 동 원칙이 적용되는 것으로 인정해줄 필요가 있음
 - 한편 인증대체부품 관련 통합전산망을 구축하여 소비자가 인증대체부품 정보를 쉽게 검색하고 선택할 수 있도록 유도할 필요가 있음
 - 한 해 약 450만 건 정도의 자동차보험 사고 중에서 약 50%가 소액사고 이며, 소비자가 사고 수리를 위해 사용되는 부품정보 탐색이 어려워 정비공장이 이 역할을 대행하고 있음
 - 통합전산망을 통한 차대번호별 부품정보 및 전자부품카탈로그(EPC)가 매칭된 전산체계를 구축하여 소비자의 품질인증부품 검색 및 선택 편의성을 개선할 필요가 있음
- 공급측면에서는 디자인권 제한 대상부품 선정을 통한 1차 협력업체, 인증부품 제조업체 등 다양한 이해관계자를 만족시킬 수 있는 법 개정이 필요하다고 판단되며, 디자인권 사용 승인절차 등에 대한 포괄적인 논의 및 대안 마련도 필요함
- 인증대체부품 활성화는 중소기업체들의 경쟁력 강화를 통한 경기진작, 비용절감을 통한 자동차보험 효율화 등의 긍정적 효과가 기대되므로, 정부와 관련 업계는 인증대체부품 활성화를 위해 지속적인 노력을 기울여야 할 것임