

kiri Weekly

2013.7.22 제243호

이슈

공정한 정비요금을 위한 선결조건:
자동차제작자의 정비기술정보 제공의무 강화 필요

포커스

카드슈랑스 판매제한 규정 적용의 영향과 시사점

글로벌 이슈

EU 카드수수료 상한선 도입 추진
2/4분기 중국 경제성장률 소폭 둔화

금융시장 주요지표



공정한 정비요금을 위한 선결조건: 자동차 제작자의 정비기술정보 제공의무 강화 필요

송윤아 연구위원, 이해랑 연구원

요약

- 자동차가 ‘바퀴달린 컴퓨터’라 불릴 정도로 첨단화·전자화되면서 정비에 필요한 기술정보 및 교육에 대한 정비업체의 수요가 높아진 반면, 자동차제작자는 이를 협력정비업체에만 차별적으로 제공할 유인이 있음.
 - 국내 자동차정비업체는 2012년 12월 기준으로 총 35,170개이며, 이 중 자동차제작자의 직영사업소 및 협력업체가 총 4,130개(외제차 포함)로 약 12%를 차지함.
 - 자동차관리법상 자동차제작자의 정비기술정보 등 제공 의무가 존재하지만, 제공대상 기술정보의 범위 및 방법 등에 대한 구체성이 결여되어 있고 위반 시 처벌규정이 없어 실효성이 부족함.
- 자동차제작자가 정비에 필요한 기술정보를 가맹계약 여부에 따라 정비업체에 차별적으로 제공하는 것은 다음과 같은 문제를 초래할 수 있음.
 - 첫째, 정비산업 내 공정한 경쟁 기회 박탈, 자동차제작자의 수직적 제한 심화 및 정비업체에 대한 영향력 확대
 - 둘째, 소비자의 정비권 및 정비업체 선택권 제한
 - 셋째, 신차 및 고도기술이 필요한 정비부분에 경쟁이 줄어 정비요금 인상 초래
 - 넷째, 신차종과 신기술에 대한 정비기술정보 부족은 자동차정비 불량사고 유발
 - 다섯째, 최소한의 표준화된 정비방법이 없어 동일 손실이라도 정비업체마다 작업 방법 및 시간이 달라 소비자·보험회사와 정비업체간 분쟁 발생
- 이에 EU, 미국, 캐나다, 호주 등에서는 정비산업 내 공정한 경쟁의 장 조성, 소비자의 정비권 및 선택권 증대, 안전성 제고를 위해 자동차제작자의 일반정비업체에 대한 기술정보 제공이 이미 입법화되었거나 정부 개입하에 활발히 논의되고 있음.
 - EU에서는 자동차제작자의 정비기술정보 제공이 의무화되어 있으며, 미국과 캐나다에서는 자동차제작자와 정비업체간 자율적 합의하에 기술정보제공이 이뤄지고 있지만 실효성 제고를 위해 법제화 시도가 진행 중임.
 - 호주정부는 2013년 7월 현재, 자동차제작자와 정비업체에 시장자율규제방안을 도출하도록 요구한 상태이며, 2013년 말까지 이에 대한 가시적 성과가 없을 경우 법제화할 예정이라고 밝힘.

- 자동차제작자가 부품 및 정비를 지원사업이 아닌 수익사업으로 인식·접근하는 경향이 있는 바, 우리나라에서도 공정경쟁과 소비자의 정비권 및 선택권 측면에서 자동차제작자의 기술정보제공의무를 보다 엄격하고 구체적으로 논의할 필요가 있음.
- EU, 미국, 호주, 캐나다의 경우 자동차제작자의 기술정보제공에 대한 이슈가 공정경쟁과 소비자의 정비권 및 선택권 측면에서 공문화·입법화된 반면, 우리나라의 경우 차량의 안전도 측면에서 입법화가 이뤄졌으며, 이러한 문제인식 및 입법목적의 차이는 대안의 구체성과 실효성의 차이를 초래함.

1. 검토배경



- 정비업체 공임매출의 보험수리에 대한 의존도가 높고 자동차보험 물적담보의 손해액 비중과 공임비가 증가하면서 보험회사와 정비업체간 공임비를 둘러싼 분쟁이 적지 않음.
- 정비업체의 매출형태별 공임매출 규모는 보험수리 62.9%, 일반수리 7.5%, 보증수리 2.8%, 검사 25.1%임.¹⁾
- 자동차보험 물적담보의 손해액 비중은 매년 증가하여 FY2010에는 56%(약 5조 원)에 이룸.
- FY2008~2011 기간 동안 공임비는 연평균 4%씩 증가하였으며, FY2011 기준 공임비는 1조 1,196억 원으로 전체 수리비의 24%를 차지함.²⁾
- 소송으로 이어진 정비업체와 보험회사간 분쟁건을 살펴보면 과도한 수리 및 작업시간, 국산차보다 높은 외제차의 시간당 공임 등이 주요 쟁점임.³⁾
 - 외제차의 수리건당 공임비는 FY2011 기준 약 30만 원으로 국산차의 2.2배이며, 최근 한 외제차 정비공장은 시간당 공임을 국토교통부가 공표한 적정공임(최고 24,2521원)보다 높은 4만 원으로 청구하여 보험회사와 소송 중임.
- 이러한 갈등을 방지하기 위해 국토교통부는 자동차보험 적정 정비요금을 공표하였으나, 이는 오히려 양 산업에 더 큰 갈등을 초래하였고 건전한 시장가격 형성의 원리를 훼손한다는 이유로 공정거래위원회로부터 폐지 요청을 받았음.

1) 한국산업관계연구원(2009), 『자동차보험 적정 정비요금 조사·연구』.

2) 자동차보험 수리비는 부품비, 공임비, 도장료로 구성됨.

3) 보험사고로 손상된 자동차를 수리하는데 소요되는 정비요금은 시간당 공임과 표준작업시간으로 구성됨.

- 국토교통부는 자동차손해배상보장법 제16조에 의거하여, 2005년(15,228~20,511원)과 2010년(21,553~24,252원)에 적정 시간당 공임을 공표함.
- 자동차보험 적정 정비요금 공표와 같은 지엽적인 접근으로 이해산업간 갈등을 증폭시키고 시장을 왜곡시키기 보다는 정비요금에 영향을 미치는 정비시장의 구조적 문제점을 고찰·개선하는 등 접근방식의 전환이 필요함.
- 정비요금에 영향을 미치는 정비시장의 구조적 문제점으로 정비시장 내 공정경쟁을 저해하는 자동차제작자와 협력정비업체간 수직적 계약을 들 수 있음.
 - EU 등은 자동차제작자가 정비에 필요한 기술정보를 협력정비업체에만 차별적으로 제공하는 행위, 일반정비업체의 부품접근성을 제한하는 행위, 협력정비업체 이용을 전제로 한 무상 수리 등을 경쟁과 소비자의 선택을 제한하는 수직적 계약으로 간주함.⁴⁾
- 특히, 자동차가 ‘바퀴달린 컴퓨터’라 불릴 정도로 첨단화·전자화됨에 따라 정비업체의 정비기술정보 접근성에 존재하는 차별은 정비시장 내 공정경쟁 측면에서 뿐 아니라 소비자의 정비권·선택권·안전성 측면에서 중요한 이슈로 부각됨.
 - 예를 들어, 고장진단을 하기 위해서는 OBD(On Board Diagnostics)시스템 접근이 필요하며, 정비완료 후 시동 시 도난방지시스템 컴퓨터의 초기화 코드 등이 필요한 경우가 존재함.⁵⁾
 - EU의 Council Regulation 715/2007 Article1(14)는 정비에 필요한 기술정보를 차량 진단, 서비스제공, 검사, 정기 점검, 차량의 재프로그래밍 또는 초기화하는데 필요한 모든 정보, 그리고 차량에 부품을 피팅하는데 필요한 모든 정보로 정의함.
 - 그러나 자동차제작자는 이를 협력정비업체에만 차별적으로 제공할 경제적 유인이 있음.
 - 자동차제작자의 기술정보는 상당한 투자의 결과물이며, 자동차제작자는 협력정비업체에 보다 많은 정비기술정보 등을 제공함으로써 수직적 계약의 이익을 극대화할 수 있음.

4) 자동차정비업시장은 자동차제작자가 운영하거나 관여하는 직영정비사업소와 지정협력업체 그리고 자동차제작자와 협력관계가 없는 일반정비업체로 구분 가능함.

5) OBD(On Board Diagnostics)는 자동차 전자제어장치(Electronic Control Unit)로부터 정보를 받아와 배출가스 제어 부품이나 시스템의 상태를 실시간으로 진단하는 운행기록 자기진단장치로서, 배출가스 관련 부품 고장으로 배출가스가 허용기준치보다 많이 배출될 때 계기반에 체크엔진 경고등을 키거나 경고음을 발생해 운전자에게 정비를 유도함.

〈그림 1〉 정비산업 내 공정경쟁이 보험회사 및 소비자에 미치는 영향



- 이에 EU, 미국, 캐나다, 호주 등에서는 정비산업 내 공정한 경쟁의 장 조성, 소비자 정비권 및 선택권 증대, 안전성 제고를 위해 자동차제작자의 일반정비업체에 대한 기술정보 제공이 이미 입법화되었거나 정부 개입하에 활발히 논의되고 있음.⁶⁾

- EU에서는 자동차제작자의 정비기술정보 제공이 의무화되어 있으며, 미국과 캐나다에서는 자동차제작자와 정비업체간 자율합의하에 기술정보제공이 이뤄지고 있지만 실효성 제고를 위해 법제화 시도가 진행 중임.
- 호주의 경우 2013년 7월 현재, 정부는 자동차제작자와 정비업체에 시장 자율규제방안을 도출하도록 요구한 상태이며, 2013년 말까지 이에 대한 가시적 성과가 없을 경우 법제화할 예정이라고 밝힘.

- 따라서 본고에서는 국내 정비업체의 기술정보 접근성 실태를 살펴보고, 동 이슈에 대한 EU, 미국, 호주 등의 공론화 및 입법화 과정으로부터 시사점을 도출하고자 함.

2. 국내 정비업체의 기술정보 접근성 실태



- 국내 자동차 정비업체는 2012년 12월 기준으로 총 35,170개이며, 이 중 자동차제작자의 직영사업소 및 협력업체가 총 4,130개(외제차 포함)로 약 12%를 차지함.

6) EU, 미국, 호주 등에서는 판매를 담당하는 딜러가 정비를 제공하고 있는데 반면 우리나라에서는 직영사업소와 협력정비업체들이 정비를 제공하고 있음. EU, 미국, 호주 등에서는 정비업체를 authorized repairer와 independent repairer로 구분함. 자동차제작자와 맺은 세부협정내용에 차이가 있을 수 있지만, 수직적 계약이라는 본질적 의미를 훼손할 정도가 아니므로 본고에서는 편의상 전자를 협력정비업체, 후자를 일반정비업체로 일관되게 표기함.

- 2012년 기준 국내 자동차제작자의 직영·협력정비업체는 3,769개, 외제차의 직영정비공장은 361개임.
- 2012년 12월말 기준 전체 등록업체의 84.5%(29,715개)가 부분정비업에 해당하며, 2009년 6월 기준 국내 자동차제작자의 협력정비업체 중 약 72%(2,495개)는 부분정비업체임.⁷⁾
 - 자동차관리법상 정비업은 종합정비업, 소형정비업, 부분정비업, 원동기전문정비업 등 4개로 구분 가능⁸⁾
 - 종합정비업은 모든 종류의 자동차에 대해, 소형정비업은 소형자동차에 대한 점검·정비 및 구조·장치의 변경 작업을 담당함.
 - 부분정비업(카센터)은 엔진, 미션, 파워스티어링 기어, 인젝션펌프 등을 제외한 소모성 부품 및 소모품 교환을 할 수 있으며, 원동기 정비업은 자동차 원동기의 재생정비를 할 수 있음.

〈표 1〉 자동차 정비 등록업체 현황 (2012년 12월 기준)

(단위: 개, %)

구분	종합정비업	소형정비업	부분정비업	원동기정비업	소계
업체 수	3,486 (9.9)	1,785 (5.1)	29,715 (84.5)	184 (0.5)	35,170

주: 괄호 안은 구성비임.

자료: 국토교통부 국토교통통계누리 웹사이트(<http://stat.molit.go.kr>).

〈표 2〉 국내 자동차제작자의 직영·협력정비업체 현황(2013년 7월 기준)

(단위: 개)

구분	프랜차이즈명	직영사업체	협력정비업체
현대	Bluehands	23	1,421
기아	Auto Q	19	802
르노삼성	엔젤서비스	10	659
GM대우(쉐보레)	쉐보레 케어	9	459
쌍용	리멤버 서비스	47	428
합계		108	3,769

자료: 현대, 기아, 르노삼성, GM대우, 쌍용자동차서비스 웹사이트.

7) 이정호(2010), 『자동차정비기술교육의 현장성강화에 관한 고찰』, 인하대학교 석사학위 논문.

8) 김수도(2011), 『우리나라 자동차 정비사업의 발전방향에 관한 연구』, 고려대학교 석사학위 논문.

〈표 3〉 외제차의 국내 정비공장 현황(2013년 3월 기준)

(단위: 개소)

아우디	BMW	벤츠	폭스바겐	도요타	푸조	기타	합계
20	33	32	22	11	11	232	361

주: 23개 브랜드 외제차 정비공장 현황임.

자료: 한국수입자동차협회 웹페이지(<http://www.kaida.co.kr>).

■ 자동차관리법 제32조의2에 따르면 자동차제작자 등은 자동차의 점검·정비 및 검사를 위한 기술지도 또는 교육 자료를 제공하여야 하나, 이는 실효성이 부족함.

- 제공대상 정보의 범위 및 방법 등을 구체적으로 명시하지 않을 뿐 아니라, 위반 시 처벌규정이 없어 실효성이 부족함.
- 또한 동법은 자동차제작자의 기술정보제공의무를 공정경쟁이나 소비자의 정비권 및 선택권 측면이 아닌 차량의 안전도 측면에서 접근함으로써 기술정보가 협력정비업체와 일반정비업체간 차별적으로 제공되는 것에 대해서는 제재하지 않음.

■ 실제로 협력정비업체와 일반정비업체간 기술정보 접근성에 차별이 존재하며, 이로 인해 일반정비업체가 수리할 수 없는 물건이 발생함.

- 최근 국내에서 출시되고 있는 자동차의 대부분이 전자제어 및 첨단기술의 집합체인데 일반정비업체에 대한 정비기술정보 및 교육이 협력정비업체에 비해 미흡함.
- 자동차제작자로부터 정비기술정보 및 교육을 받고 있는 협력정비업체를 제외한 정비업체들은 신차나 고급차의 정비비용이 떨어지고 옛날 방식의 정비 및 교환이나 소모품 위주의 작업을 진행하는 실정임(김수도 2011).
- 자동차제작자의 부품·정비사업에 대한 인식이 지원사업에서 수익사업으로 전환되고 있다는 점을 감안하면, 자동차제작자가 정비에 필요한 모든 정보를 일반정비업체와 적극적으로 공유할 유인이 부족함.⁹⁾

■ 자동차제작자가 정비에 필요한 기술정보를 가맹계약 여부에 따라 정비업체에 차별적으로 제공하는 것은 다음과 같은 문제를 초래할 수 있음.

9) 2009년 공정거래위원회가 발표한 자료(사건번호 2008기간2544: 현대모비스(주)가 시장지배적지위 남용행위 등에 대한 건, 22쪽)는 자동차제작자의 정비사업에 대한 인식변화를 보여줌.

- 첫째, 정비산업 내 공정한 경쟁 기회 박탈, 자동차제작사의 수직적 제한(vertical restraint) 심화 및 정비업체에 대한 영향력 확대
- 둘째, 소비자의 정비권 및 정비업체 선택권 제한
- 셋째, 신차 및 고도기술이 필요한 정비부분에 경쟁이 줄어 정비요금 인상 초래
- 넷째, 신차종과 신기술에 대한 정비기술정보 부족은 자동차정비 불량사고 유발
- 다섯째, 최소한의 표준화된 정비방법이 없어 동일 손실이라도 정비업체마다 작업 방법 및 시간이 달라 소비자·보험회사와 정비업체간 분쟁 발생

3. 제작자의 정비기술정보 제공에 대한 EU의 접근



가. MVBER¹⁰⁾

■ EC Treaty Article 81(3)에 근거하여 자동차산업의 특성상 일정기간 동 조약의 적용을 유예하는 공정 거래법 예외 적용 규정이 4차에 걸쳐 제정 및 개정됨.¹¹⁾

- EU의 반독점규정은 EC Treaty(The Treaty Establishing the European Community) Article 81에 근거한 경쟁제한적 계약 및 관행을 규제하는 모든 규정과 Article 82에 근거한 시장지배적 지위의 남용을 금지하는 모든 규정을 의미함.
- EC Treaty Article 81(1)은 가격 및 교역조건 고정, 각종 제한, 거래당사자 차별, 불필요한 추가 의무 부과 등 역내 교역 및 경쟁을 제한하는 일체의 수직적 계약(vertical agreement) 체결을 금지함.
 - 이에 따라 EU 경쟁법에서는 원칙적으로 자동차제작자와 유통업자 혹은 정비업자간에 체결되는 수직적 계약을 규제하여 소비자의 자유로운 제품접근권을 보장하고 모든 형태의 직·간접적인 담합을 통한 판매를 금지함.
- 그러나 EU집행위는 EC Treaty Article 81(3)에 근거하여 자동차산업에서는 일반 경쟁법(EC Treaty Article 81(1))을 적용하지 않고 별도의 규정, 즉 Motor Vehicle Block Exemption Regulation(이하 'MVBER'라 함)을 한시적으로 적용하도록 함.

10) European Commission(http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/legislation.html).

11) 2009년 12월 1일부터 EC Treaty Article 81과 82는 각각 TFEU(Treaty of the Functioning of the European Union, TFEU) Article 101과 102로 변경됨.

- EC Treaty Article 81(3)은 다음의 조건을 모두 충족하는 수직적 계약을 예외적으로 허용함:
 - ① 상품이나 서비스의 생산이나 유통을 향상시키거나 기술적 혹은 경제적 발전에 기여하여야 하고, ② 소비자가 공정하게 그 이익의 일부를 향유하여야 하며, ③ 수직적 제한이 이러한 목적을 달성하기 위하여 불가결한 경우여야 하며, ④ 계약이 해당 상품의 본질적 부분과 관련하여 경쟁을 제거할 가능성이 없어야 함.

■ EU는 MVBER 개정을 통해 자동차산업에 일반 경쟁법의 적용을 점진적으로 확대함으로써, 자동차제작자의 유통 및 정비 등에 대한 영향력을 축소하고 소비자의 제품 및 정비서비스 접근권과 선택권을 강화함.

- 1차 MVBER은 1985년부터 1995년까지 EC Treaty 적용을 유예하여 자동차제작자가 기존의 자동차 판매 및 정비 네트워크를 유지할 수 있도록 허용함.
 - 구체적으로, 자동차 제작자는 유통업체에 독점적인 단독프랜차이즈 요구 가능
 - 정비 시 자동차제작자가 생산한 제조용 부품(original spare parts)만을 사용하도록 요구 가능
 - 협력정비업체외 제3자에게 기술정보 제공 의무 없음.
- 그러나 세 차례에 걸친 MVBER 개정을 통해 다음과 같은 변화가 이뤄짐.
 - 유통업체의 판매와 정비서비스 병행운영의무 제거, 유통업체의 복수브랜드 취급 허용, 유통업체 및 정비업체의 계약 교섭력 강화, 정비업체의 다양한 부품공급원 확보, 일반정비업체의 기술정보 접근권 보장, 인터넷 및 슈퍼마켓 등 유통망에서 자동차 판매 허용 등

〈표 4〉 자동차산업에 대한 공정거래법 예외 적용 규정(MVBER) 발전 과정

구분	규정	적용기간
제1차 MVBER	Commission Regulation No 123/85	1985. 10~95. 09
제2차 MVBER	Commission Regulation No 1475/95	1995. 10~02. 09
제3차 MVBER	Commission Regulation No 1400/02	2002. 10~10. 05
제4차 MVBER	Commission Regulation No 461/10(aftermarket industry)	2010~23. 05
	Commission Regulation No 330/10(distribution industry)	2010~22. 05

나. 일반정비업체의 기술정보 접근

- MVBER에서는 공정한 경쟁의 장(level playing field) 조성, 소비자 선택권 증대, 그리고 안전성 제고를 위해 자동차제작자의 일반정비업체에 대한 기술정보 제공을 의무화함.

- EU집행위는 자동차제작자간 경쟁은 가열되는 반면 정비, 교체부품시장에서의 경쟁은 심하지 않아서 과거 몇 년간 자동차 정비 비용이 계속 높아졌다고 밝힘.¹²⁾
- EU집행위는 정비시장에서의 경쟁부진이 자동차제작자들의 일반정비업체에 대한 차별적 조치에 기인한다고 판단함.
- 자동차제작자의 일반정비업체에 대한 차별적 조치로는 일반정비업체의 기술정보 및 부품에 대한 접근성 제한, 협력정비업체 이용을 전제로 한 자동차제작자의 무상 수리 등이 있음.

■ 구체적으로, 제2차 MVBER에서 일반정비업체의 기술정보 접근성 확보가 언급되었으나 제3차 MVBER에서는 이를 보다 강화하고 구체화하였음.

- 제2차 MVBER하에서 자동차제작자는 정비에 필요한 기술정보가 지식재산권 보호를 받거나 사업상 기밀 및 노하우에 해당한다면 이를 일반정비업체에 반드시 제공하지 않아도 됨.¹³⁾
- 제3차 MVBER하에서 자동차제작자는 일반정비업체에 기술정보, 진단기기 및 장비, 관련 S/W, 교육 등에 대하여 완전한 접근권을 보장하여야 함.¹⁴⁾
 - 또한 일반정비업체가 자동차제작자에 정보를 요구할 경우 자동차제작자는 요구정보를 비차별적이고 공정하며 적절한 방법으로 일반정비업체에 제공하여야 함.¹⁵⁾
 - 지식재산권 및 노하우 관련 아이템의 경우에도 자동차제작자의 접근권 통제가 남용되어서는 안 됨.

■ 제4차 MVBER에서는 기술정보 제공에 대해 추가로 언급하지 않았지만, 부속지침서를 통해 정비에 필요한 기술정보의 개념과 접근방법에 대해 보다 구체화함.¹⁶⁾

- EU집행위는 과거 몇 년 동안 다이머 크라이슬러, 피아트, 도요타, GM 등 4개 자동차제작자가 Regulation 1400/2002 Article4(2)에 명시된 기술정보의 제공범위와 제공방법을 성실히 이행하

12) EU 보도자료(Reference: IP/10/619), 2010. 5. 27.

13) Commission Regulation 1475/95 Article 6(12). The exemption shall not apply where: (12) the manufacturer refuses to make accessible, where appropriate upon payment, to repairers who are not undertakings within the distribution system, the technical information required for the repairer maintenance of the contractual or corresponding goods or for the implementing of environmental protection measures, provided that the information is not covered by an intellectual property right or does not constitute identified, substantial, secret know-how; in such case the necessary technical information shall not be withheld improperly.

14) Commission Regulation 1400/2002 Article 4(2).

15) 구체적으로, 자동차제작자는 필요정보를 일반정비업체에 제공할 때 협력정비업체에 비하여 정보제공을 부당하게 지체하는 등으로 협력정비업체와 일반정비업체간에 차별을 하여서는 안 됨.

16) Supplementary guidelines on vertical restraints in agreement for the sale and repair of motor vehicles and for the distribution of spare parts for motor vehicles(이하 Supplementary guideline라 함) paragraph (62)~(68)에 명시되어 있음. Official Journal of the European Union C 138/16, 2010. 5. 28.

지 않은 것으로 판단함.¹⁷⁾

- 이에 EU집행위는 부속지침서(Supplementary guideline)를 통해 정비기술정보의 정의 및 제공방법을 구체화하는 등 제3차 MVBBER의 미흡한 점을 보완함.¹⁸⁾
 - Supplementary guideline paragraph 66에 따르면 자동차제작자가 정비업체에 제공해야 할 기술정보는 차량배출가스규제에 명시된 리스트와 같음.

■ 한편, 2009년 이후 생산 차량의 경우 차량배출가스 규제에 의거하여, 자동차제작자는 일반정비업체에 정비에 필요한 모든 차량기술정보를 제공하여야 함.¹⁹⁾

- 승용차(passenger car)의 경우 2009년 9월 1일 이후 출시된 차량에 대해서, Heavy duty car의 경우 2013년 1월 1일 이후 출시된 차량에 대해서 적용함.²⁰⁾

4. 제작자의 정비기술정보 제공에 대한 미국과 호주의 접근

가. 미국

■ 정비기술정보가 시장자율협의체를 통해 2001년부터 제공되었으나 이에 대한 일반정비업체의 만족도가 낮음.

- 자동차기술의 고도화로 인해 일반정비업체들의 정비기술정보 접근에 대한 요구가 높아지자, 일종의 시장자율협의체 또는 청산소와 같은 NASTF(National Automotive Service Task Force)를 구성하여 2001년부터 이를 통해 기술정보를 제공함.
- 그러나 NASTF의 경우 문제 해결이 적시에 이뤄지지 않고, 자동차제작자의 정보제공 거부를 제재

17) Official Journal of the European Union C 66/18, 2007.03.22, Official Journal of the European Union C 66/20(2007. 03. 22).

18) 기술정보제공에 대한 상세한 내용은 Supplementary guideline paragraph (62)~(68)에 명시되어 있음.

19) 승용차에 대한 규제는 Council Regulation 715/2007이며, Heavy duty car에 대한 규제는 Council Regulation 595/2009임. Council Regulation 692/2008은 Council Regulation 715/2007을 보다 구체화함.

20) Heavy duty car는 12~30마력의 엔진으로 움직이는, 자체 무게 635kg 이상의 철도용 구동차를 의미함.

할 방법이 없으며, 자동차제작자가 제공정보에 대해 과도한 요금을 부과하는 문제를 해결할 수 없었음.

■ 이에 2011년 차량소유자 및 정비업체의 기술정보 접근성 제고를 골자로 하는 법안이 발의되었으며 2012년 8월 메사추세츠 주지사는 미국 최초로 동 법안을 승인함.²¹⁾

- 동법에 따르면 일반정비업체와 차량소유자는 공정하고 합리적인 가격으로 자동차제작자의 인터넷 기반 진단 및 정비 정보시스템의 모든 정보에 비차별적으로 접근할 수 있음.²²⁾
- 배기관 관련 정보의 경우, 공기청정법(Clean Air Act)에 의거하여 자동차제작자는 일반정비업체에도 비차별적으로 제공해야 함.
 - 동법에 따르면 자동차제작자는 배기관 관련 정보를 웹사이트에 게재하고 일반정비업체가 관련 진단장비를 구입할 수 있도록 해야 함.
 - 배기관 관련 정보 및 장비는 공정하고 합리적이고 비차별적인 가격에 제공되어야 함.

나. 호주

■ 2013년 7월 현재, 호주정부는 시장참여자의 동의에 근거한 시장자율규제방안을 도출하도록 요구한 상태이며, 2013년 말까지 이에 대한 가시적 성과가 없을 경우 자동차제작자의 정비기술정보 제공을 법 제화할 것임을 밝힘.²³⁾

■ 또한, 호주정부는 EU의 자동차배출가스기준과 유사한 규제마련을 검토 중이며, 이러한 경우 자동차제작자는 정비에 필요한 모든 정보를 일반정비업체에 비차별적으로 제공해야 함.²⁴⁾

21) An Act to Protecting Motor Vehicle Owners and Small Businesses in Repairing Motor Vehicles(General Laws of Massachusetts Chapter 93J).

22) General Laws of Massachusetts Chapter 93J Section (2)(a).

23) Australian Government response to the Commonwealth Consumer Affairs Advisory Council's final report on the Sharing of repair information in the automotive industry(2012. 12).

24) Commonwealth Consumer Affairs Advisory Council(2012. 11), "Sharing of Repair Information in the Automotive Industry".

5. 결론



- 자동차제작자가 부품 및 정비를 지원사업이 아닌 수익사업으로 인식·접근하는 경향이 있는 바, 우리나라에서도 공정경쟁과 소비자의 정비권 및 선택권 측면에서 자동차제작자의 기술정보제공의무를 보다 엄격하고 구체적으로 논의할 필요가 있음.
- EU, 미국, 호주, 캐나다의 경우 자동차제작자의 기술정보제공에 대한 이슈가 공정경쟁과 소비자의 정비권 및 선택권 측면에서 공론화·입법화된 반면, 우리나라의 경우 차량의 안전도 측면에서 입법화가 이뤄짐.²⁵⁾
- 이러한 문제인식 및 입법목적의 차이는 대안의 구체성과 실효성의 차이를 초래함.

〈표 5〉 자동차제작자의 정비기술정보 제공에 대한 주요국의 접근

구분	우리나라	EU	미국	호주
법제화	○	○	메사추세츠주만 법제화, 나머지 주는 시장 자율규제 중이며 법제화 논의 중	×(2013년 말까지 시장참여자의 자율규제 방안 도출이 미흡할 경우 입법화 예정)
문제인식 및 입법목적	차량안전도	비차별 및 공정경쟁, 소비자의 정비권 및 선택권		
근거법	자동차관리법 제32조 2	① 반독점법(TFEU Article 101, 102; MVBBER 1400/2002 article 4(2)) ② 차량배출가스규제	① 차량소유자와 소규모정비업체 보호법(An Act to Protecting Motor Vehicle Owners and Small Businesses in Repairing Motor Vehicles) ② 차량배출가스규제	① 입법화 시, 경쟁법(Competition and Consumer Act Section 45~47) ② 차량배출가스규제
정비기술에 대한 구체적 정의	×	○	○	해당사항 없음
가격에 대한 언급	×	○	○	
위반 시 처벌	×	○	○	

25) 캐나다는 정부의 요청으로 시장참여자의 자발적인 협의를 통해 일반정비업체의 정보접근성을 개선함.
http://www.natacanada.ca/pdf/CASIS_EN.pdf

- 다음에서는 일반정비업체의 정비기술정보 접근성 제고가 시장참여자에게 미치는 영향과 자동차제작자의 정비기술제공의무 실효성 제고를 위해 논의되어야 할 사항에 대해서 살펴보도록 함.

가. 일반정비업체의 정비기술정보 접근성 제고의 영향

- 일반정비업체의 정비기술정보 접근성 제고는 정비산업 내 공정한 경쟁 기회 제공, 소비자 선택권 및 안전성 제고 등 소비자, 정비산업, 보험산업에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대됨.
 - 정비기술정보에 대한 일반정비업체의 비차별적 접근이 확보됨으로써 정비산업 내 공정한 경쟁의 장이 조성될 것이며, 이로 인한 경쟁도 증가는 소비자의 정비부담 완화로 이어질 것임.
 - 또한 일반정비업체는 대부분 보험수리에 대한 의존도가 높는데, 표준정비 방법 및 절차가 제공됨으로써 보험회사와 정비업체간 정비내용을 둘러싼 소모적 갈등이 감소할 것임.²⁶⁾
 - 소비자는 정비업체 선택권 증가, 불량정비 감소, 정비요금 및 보험료 인하 등을 기대할 수 있을 것임.
- 한편, 일반정비업체의 정비기술정보 접근이 자동차제작자의 지식재산권을 침해한다는 주장이 있으나, 이는 제공대상 기술정보의 범위 설정을 통해 방지될 수 있음.
 - EU, 미국 등은 자동차제작자가 제공해야 할 기술정보는 유지·보수에 필요한 정보로서, 이러한 기술정보는 교체부품을 생산하는데 필요한 정보와 달라 지식재산권이나 사업기밀을 침해할 가능성이 낮다고 주장함.²⁷⁾
 - EU Supplementary guideline에 따르면, 지식재산권 침해의 여지가 있는 디자인·생산공정·교체부품제작에 사용된 재료 등은 제공대상 정보에 해당하지 않음.
 - 자동차제작자의 기술정보 제공의무의 핵심은 협력정비업체와 일반정비업체간 비차별이므로, 특정 정보가 지식재산권 침해, 사업상 기밀 등을 이유로 협력정비업체에 제공되지 않았다면 일반정비업체에 제공할 필요는 없음.

26) 국토교통부에 따르면, 2009년 공임매출 중 보험수리가 차지하는 비중은 62.9%임.

27) Automotive Aftermarket Industry Association(2009. 03), "Motor Vehicle Owner's Right to Repair Act".

나. 후속 논의 사항

■ 자동차제작자의 정비기술제공의무가 실효성을 갖기 위해서는 첫째, 제공대상 정비기술정보 범위 및 제공방식이 구체적으로 논의되어야 함.

- EU Supplementary guideline에 따르면 기술진보로 인해 정비기술정보에 대한 개념이 유동적이지만, 이를 구체화함으로써 제작자가 기술정보 제공의무를 성실히 이행하도록 해야 함.
 - Supplementary guideline paragraph (65)에서 제공대상 기술정보에 대한 판단기준을 제시하고, Council Regulation 715/2007 Article1(14)에서 ‘차량정비유지정보’를 구체적으로 정의하며, Council Regulation 715/2007 Article6(2)에서는 제공대상 정보를 열거함.²⁸⁾
- 기술정보 정의 및 제공방식이 명확하지 않을 경우, 자동차제작자의 기술정보 제공의무가 성실히 이행되기 어려움.

■ 둘째, 제공기술정보의 가격산정 원칙이 논의되어야 함.

- EU 등은 기술정보에 대한 가격은 합리적이어야 하며, 정비업체가 기술정보 구매를 포기할 정도로 가격이 높다면 이는 합리적인 가격이라 할 수 없다고 명시함.²⁹⁾
 - 특히 미국 매사추세츠주의 관련법은 가격산정에 고려될 요소들을 열거하면서, 정비기술의 개발 비용을 가격산정 시 제외할 것을 명시함.³⁰⁾
- 한편, 정비기술정보 가격은 소비자에게 전가될 것이고 이는 정비산업 내 경쟁촉진에 따른 소비자의 이익을 일정부분 상쇄할 여지가 있음.

28) Council Regulation 715/2007 Article1(14). "vehicle repair and maintenance information" means all information required for diagnosis, servicing, inspection, periodic monitoring, repair, re-programming or re-initialising of the vehicle and which the manufacturers provide for their authorised dealers and repairers, including all subsequent amendments and supplements to such information. This information includes all information required for fitting parts or equipment on vehicles. Council Regulation 715/2007 Article6(2)에 따르면 제작자가 제공해야 할 정보는 다음을 포함함: (a) equivocal vehicle identification (b) service handbooks; (c) technical manuals; (d) component and diagnosis information (such as minimum and maximum theoretical values for measurements); (e) wiring diagrams; (f) diagnostic trouble codes (including manufacturer specific codes); (g) the software calibration identification number applicable to a vehicle type; (h) information provided concerning, and delivered by means of, proprietary tools and equipment; and (i) data record information and two-directional monitoring and test data. 또한 Council Regulation 715/2007 Article6(5)(6)은 OBD(On Board Diagnostic) system 관련 정보에 대한 비차별적 접근을 허용해야 한다고 언급함.

29) Council Regulation 715/2007 para7(1).

30) General Laws of Massachusetts Chapter 93J Section(1).

- 또한 자동차제작자가 기술정보 제공으로부터 일정 수준의 이익을 기대할 수 있다면 차량수리비용을 줄이기 위한 자동차제작자의 신기술개발 유인이 감소할 여지가 있음.
- 셋째, 자동차제작자의 정비기술정보 제공을 법제화할 것인지, 산업 내 이해당사자간 합의에 근거한 시장의 자율적 규제에 의존할 것인지가 논의되어야 함. [kiri](#)